Gazeta ścienna
LIGI MORSKIEJ

ROK VI Nr 2 LUTY 1952 R



ŻAGLE NA LODZIE





Żeglarstwo lodowe jest jednym z najmłodszych sportów, uprawianych w Polsce Ludowej.

Mimo że w dyscyplinie tej stawiamy dopiero pierwsze kroki, możemy stwierdzić już, że uprawianie tego sportu staje się coraz bardziej popularne.

Liga Morska, doceniając znaczenie żeglarstwa lodowego, zaplanowała w bieżącym sezonie szereg kursów bojerowych w Bazie Szkoleniowej w Giżycku.

W kursach tych będą brali udział aktywiści LM, jak również członkowie innych zrzeszeń sportowych.

Najciekawszą imprezą sezonu lodowego będą niewątpliwie II Bojerowe Mistrzostwa Polski nad Jeziorem Niegocińskim w Giżycku w terminie od 24.II — 2.III.52 r.

A teraz słów kilka o żeglarstwie lodowym. Sport bojerowy jest najlepszą zaprawą zimową i dla wodniaków-żeglarzy jest racjonalnym treningiem przed sezonem letnim. Jazda na ślizgach daje wiele emocji i wrażeń oraz wyrabia wspaniałą kondycję fizyczną. Na gładkiej, lśniącej tafli lodowej ślizg może osiągnąć szybkość ok. 100 km na godzinę. Ta wielka szybkość wyrabia w zawodnikach odwagę, stalowe nerwy, zimną krew i przytomność umysłu.

Warto też wspomnieć, że na terenie woj. olsztyńskiego, w Ogonkach, na Jeziorze Świętajny mamy poza Związkiem Radzieckim jedyny w Europie przepisowy tor regatowy, który niejedokrotnie był miejscem zawodów o mistrzostwo Europy na ślizgach lodowych.

Sport bojerowy ma w Polsce duże możliwości rozwojowe. Kursy i obozy żeglarstwa lodowego Ligi Morskiej przyczynią się niewątpliwie do jego upowszechnienia. Pozwoli to nam wówczas zmierzyć swe siły w zawodach z zawodnikami innych państw, uprawiających ten sport.



W DZIESIĄTĄ ROCZNICĘ POWSTANIA PPR



Masy pracujące i cały naród polski uroczyście obchodzi w styczniu X rocznicę powstania Polskiej Partii Robotniczej Dla uczczenia tej wielkiej rocznicy ludzie pracy podjęli liczne zobowiązania produkcyjne. W ich szeregach obok górników, hutników i innych nie zabrakło też pracowników morza.

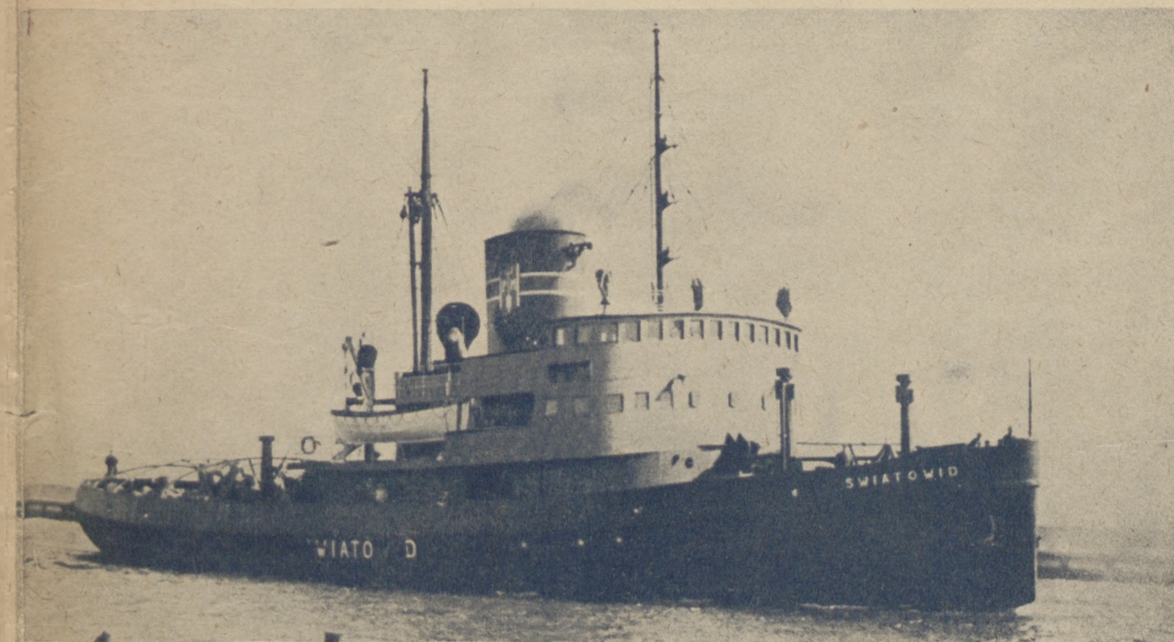
Marynarze polscy jako jedni z pierwszych podjęli masowo zobowiązania, aby czynem uczcić rocznicę PPR, partii, która w najcięższym okresie prowadziła zwycięsko polską klasę robotniczą, której kontynuatorką jest dziś Polska Zjednoczona Partia Robotnicza.

Załogi statków Polskiej Marynarki Handlowej, wykonując podjęte zobowiązania, skracają rejsy przez zwiększenie szybkości statku, przez przyśpieszenie przeładunków oraz czyniąc poważne oszczędności w paliwie i smarach. Wiele załóg wykonało swe zobowiązania przedterminowo.

M/s „Piast" i m/t „Karpaty", to jedne z pierwszych statków PMH, które czynem uczciły X rocznicę powstania PPR.

PORTY I ŻEGLUGA PRACUJĄ W ZIMIE





Mimo panujących mrozów, mimo lodu, który skuwa morze u wybrzeży polskich, porty nasze pracują normalnie. Na ośnieżonych nabrzeżach pracują pługi śnieżne, umożliwiając normalny tok pracy. Ubrani w ciepłe watówki robotnicy portowi nieprzerwanie obsługują zawijające do portu statki. Mechanizmy urządzeń przeładunkowych zostały starannie przygotowane do pracy w ciężkich warunkach zimowych. Nad bezpieczeństwem żeglugi na wodach portowych i przybrzeżnych czuwa flotylla lodołamaczy. Oczyszczają one z lodu baseny i kanały portowe, wprowadzają i wyprowadzają statki poprzez skute lodem wody Bałtyku. Załogi lodołamaczy przyczyniają się do utrzymania nieprzerwanej pracy portów w okresie zimowym.

Obecnie mija blisko sto lat od chwili, gdy pierwszy na świecie lodołamacz wyruszył w swój pierwszy rejs, rozpoczynając nową erę w żegludze morskiej w zimie na morzach północnych. Prawzorem dla jego konstruktora były fregaty Piotra Wielkiego, przystosowane do kruszenia lodu o grubości do 30 cm. Również i pierwszy prawdziwy lodołamacz był wynalazkiem rosyjskim. Nazywał się „Pilot" i utrzymywał komunikację morską między Kronsztadtem i Oranienbaumem. Moc jego maszyn wynosiła zaledwie 85 KM. Dziś wielkie lodołamacze typu „Józef Stalin", używane na wielkiej drodze północnej, posiadają moc 12.000 KM i kruszą gruby lód arktyczny, torując drogę karawanom statków handlowych.

Do największych polskich lodołamaczy należy wielka nowoczesna jednostka „Światowid", którą pokazujemy na zdjęciu u góry. Piękny ten lodołamacz rozpoczął w tym roku po raz pierwszy służbę zimową.



PIERWSZA WYPRAWA RYBAKÓW POLSKICH NA MORZE BARENTSA

Trzy polskie trawlery dalekomorskie: „Jowisz", „Jupiter" i „Polesie" odbyły rejs na Morze Barentsa w celu zbadania i wyszukania odpowiednich łowisk, jak też dla zapoznania załóg z panującymi warunkami za kręgiem polarnym. Kierownikiem tej wyprawy poza krąg polarny był doświadczony szyper Wiktor Gorzondek, (na zdjęciu u góry), który ma za sobą 22 lata praktyki w rybołówstwie dalekomorskim.

Pierwszy na łowisko dotarł „Jowisz", po nim zaś „Jupiter" i następnie „Polesie". Najlepsze wyniki połowów uzyskał trawler „Polesie". Rybacy przywieźli z wyprawy znaczną ilość ryb, zupełnie nieznanych w Polsce. Warunki pracy naszych rybaków na Morzu Barentsa były bardzo ciężkie, pracowali oni podczas 22-godzinnej nocy, 20° mrozu i ciągłych zawiei śnieżnych, które powodowały bardzo słabą widzialność. Zarówno jednostki, jak i ich załogi dobrze zdały swój pierwszy egzamin.



NAUKA NA USŁUGACH RYBOŁÓWSTWA

W rozwoju rybołówstwa morskiego doniosłą rolę spełnia ścisła współpraca rybaków z naukowcami. Morski Instytut Rybacki prowadzi na szeroką skalę badania łowisk, kontrolę wędrówek ryb, typuje najskuteczniejsze w danym okresie systemy połowów. Współpraca uczonych i racjonalizatorów-rybaków dała w rezultacie wiele cennych usprawnień.

Na zdjęciu — jeden z czołowych polskich uczonych, laureat nagrody państwowej, prof. dr Kazimierz Demel, rozpatruje zbiory przywiezione z rejsu badawczego na wodach Skagerraku.



WYDAWCA: PP „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE" — ODDZIAŁ MORSKI — WARSZAWA, WIDOK 10.

fot. fot. S. Izdebski, M. Jankowski, J. Jastrzębski, K. Komorowski, J. Uklejewski, S. Sprudin.

WYDAWNICTWO MON — WARSZAWA Zam. 251. 3-B-11254